VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
**(NR 236)**
z dnia 23 kwietnia 2014 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 236)

23 kwietnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

**– rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (druk nr 2311),**

**– pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu i **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Czapiewski** przedstawiciel Ministerstwa Zdrowia, **Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Katarzyna Kwiecień** naczelnik wydziału w Departamencie Zarządzania Ruchem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Biurze Prewencji Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, **Maciej Kopyciński** przedstawiciel Forum Związków Zawodowych wraz ze współpracownikiem, **Marlena Rozkosz** naczelnik wydziału w Departamencie Prawno-Organizacyjnym PKP SA oraz **Srtanisław Jurcewicz** senator.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Teodozja Nojszewska-Łasicka**, **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Paluch**, **Michał Baranowski** i **Radosław Radosławski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów i bardzo proszę o zajęcie miejsc oraz wyciszenie rozmów.

**Głos poza mikrofonem:**

Wszystkiego najlepszego.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Wszystkiego najlepszego – ja też dołączam się do tych życzeń po świętach, ale bardzo proszę, abyśmy już wrócili do realiów sejmowych.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje dwa punkty: rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, druk nr 2311, a także pierwsze czytanie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, druk nr 1859. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Nie ma uwag, dziękuję, stwierdzam, że Komisja porządek przyjęła.

W posiedzeniu uczestniczy podsekretarz stanu w resorcie infrastruktury i rozwoju pan Zbigniew Klepacki wraz z zespołem współpracowników – witam serdecznie. Gościmy także przedstawiciela Senatu, pana senatora Stanisława Jurcewicza, którego również serdecznie witam.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego, czyli rozpatrzenia poprawek Senatu. Na wstępie bardzo proszę pana senatora o kilka słów na temat poprawek.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni zebrani, w imieniu Senatu pragnę przedstawić propozycje poprawek. W sposób bardzo skondensowany omówię ich istotę. Poprawka pierwsza dotyczy konsekwencji wydania przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o odmowie zatwierdzenia stawek opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W poprawce drugiej Senat uznał, iż koszty utrzymania infrastruktury kolejowej mogą być dofinansowane z budżetu państwa, ale nie mogą zostać z niego pokryte w całości. I poprawka trzecia doprecyzowuje katalog elementów umowy o dofinansowanie, zawieranej przez ministra właściwego do spraw transportu z zarządcą infrastruktury. Jest to związane z procedowaniem, ponieważ na jednym z etapów prac nad projektem w Sejmie dodano odpowiednie zdanie, o czym państwo przeczytacie w uzasadnieniu.

Pragnę też dodać, że obecny na posiedzeniu Komisji minister opiniował pozytywnie przedstawione poprawki, zatem proszę Wysoką Komisję o ich przyjęcie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu senatorowi. Proponuję następujący sposób procedowania: będę prosił o stanowisko rządu do każdej z poprawek i ewentualnie głos za i głos przeciw, a następnie będziemy rozstrzygać. Czy jest zgoda na taką propozycję? Sprzeciwu nie słyszę, zatem bardzo proszę o stanowisko rządu do pierwszej poprawki.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:**

Rząd popiera poprawkę nr 1.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Pan poseł Wojtkiewicz – bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Chciałem doprecyzować, zapytać, ile wynosi opłata za 1 km przejazdu składu pociągu np. osobowego na linii kolejowej?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Do kogo pan poseł kieruje pytanie?

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Do pana ministra.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję.

**Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:**

Przeciętna stawka to jest 8 zł.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pytam ponownie: czy jest sprzeciw wobec pozytywnej rekomendacji poprawki nr 1 Senatu? Nie ma sprzeciwu, dziękuję. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje poprawkę nr 1.

Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki nr 2. Bardzo proszę o stanowisko rządu.

**Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:**

Popieramy poprawkę nr 2.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Poprawka nr 2 zawęża możliwości działania rządu. Ciekawe jest to, dlaczego rząd zgadza się na to zawężenie, tym bardziej że w ramach zapisów w zmianie

drugiej, w art. 38 ust. 1, rząd ma pełne możliwości podejmowania decyzji w zależności od posiadanych środków finansowych, w pełnym zakresie. Tymczasem poprawka Senatu w moim przekonaniu wprowadza całkowicie niepotrzebne zawężenie sposobu działania, tym bardziej że ustawa miała dostosowywać nasze prawo do prawa UE, a Unia takiego zawężenia w ogóle nie oczekuje. Dlatego też zgłaszam sprzeciw wobec propozycji przyjęcia tej poprawki. W tym momencie w zakresie szerokich możliwości działalności konkurencji na rynku kolejowym w ramach UE jest ona szkodliwa dla naszego państwa, bo uniemożliwi podejmowanie działań, które mogłyby zwiększyć konkurencyjność transportu kolejowego na naszym rynku, oczywiście w zależności od możliwości budżetu. Ustawa rządowa niczego nie nakazuje budżetowi, daje tylko możliwości, natomiast senacka zawęża te możliwości, co wobec różnych sytuacji na rynku unijnym może być po prostu w danym momencie szkodliwe i niepotrzebne. Dlatego też zgłaszam sprzeciw wobec tej poprawki.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Bardzo proszę pana ministra o odniesienia się do uwag pana posła.

**Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:**

Zmiana polega na tym, że słowo „pokrywane" zostało zastąpione słowem „finansowane". Czytając literalnie, zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej, jeżeli ktoś pokrywa koszty, to znaczy, że musi sfinansować je w 100%. Natomiast jeżeli jest użyte słowo „finansowane", to koszty mogą być pokryte w 100% albo też w mniejszym zakresie. Jest to uelastycznienie tego przepisu. Nie nakłada się obowiązku sfinansowania w 100%, ale jednocześnie nie wyklucza się takiej możliwości. Na tym polega ta zmiana.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Ja się spotkałem z inną interpretacją. „Pokrywane" to nie znaczy, że w 100%, tylko w takim zakresie, w jakim zostało to przewidziane, ujęte w ustawie budżetowej. Natomiast „finansowane" i „pokrywane" to coś zupełnie innego, mówimy o dużo węższym znaczeniu. Prosiłbym Biuro Legislacyjne o komentarz.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Proszę przedstawiciela Biuro Legislacyjne o komentarz.

**Legislator Wojciech Paluch:**

Szanowni państwo, ta poprawka ma na celu nie tylko zastąpienie słowa „pokrywane" słowem „finansowane", ale chyba też zmianę ciężkości ponoszenia kosztów, ponieważ o ile te koszty mogą, ale nie muszą być finansowane przez jednostki samorządu terytorialnego, z innych źródeł lub z budżetu państwa, to w ustawie uchwalonej przez Sejm sugerowaliśmy, żeby w pierwszej kolejności został wymieniony budżet państwa, a później ewentualnie jednostki samorządu terytorialnego oraz inne źródła. Poprawka Senatu wprowadza troszkę inną kolejność: koszty są finansowane w pierwszej kolejności przez jednostki samorządu terytorialnego, z innych źródeł lub dofinansowane z budżetu państwa.

W uzasadnieniu do tej poprawki, argumentującym jej wprowadzenie, Senat przesądził, że koszty utrzymania infrastruktury kolejowej mogą być dofinansowane z budżetu państwa, ale nie mogą zostać z niego pokryte w całości i z uwagi na taki zabieg legislacyjny, który jest konsekwencją przyjętej wcześniej zasady, minister właściwy do spraw transportu może – podkreślam słowo może – zawrzeć z zarządcą umowę o dofinansowanie, a nie pełne sfinansowanie jego działalności. I to jest zasadnicza zmiana w kontekście propozycji, jaka została uchwalona przez Sejm.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że teraz już wszyscy mamy jasność. Oczywiście rozumiem, że pan przewodniczący podtrzymuje swój sprzeciw? Zatem przystępujemy do rozstrzygnięcia.

Kto z państwa posłów jest za negatywną rekomendacją poprawki drugiej, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku głosowania.

**Sekretarz Komisji:**

Za 11 głosów, 12 głosów przeciw, brak posłów wstrzymujących się od głosu.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji. W związku z tym Komisja pozytywnie rekomenduje…

**Legislator Wojciech Paluch:**

Teraz pozytywnie, choć w sumie…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Czyli powtórzyć głosowanie?

**Legislator Wojciech Paluch:**

Nie, nie przeszedł wniosek pana posła…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Wniosek nie przeszedł. Mówiłem, że wniosek pana przewodniczącego Tchórzewskiego nie uzyskał rekomendacji, zatem stwierdzam, że Komisja pozytywnie rekomenduje senacką poprawkę nr 2.

**Legislator Wojciech Paluch:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki nr 3. Bardzo proszę o stanowisko rządu.

**Podsekretarz stanu w MIR Zbigniew Klepacki:**

Popieramy poprawkę nr 3.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Czy są uwagi ze strony państwa posłów? Nie widzę… Jest uwaga, bardzo proszę, pan przewodniczący Tchórzewski.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Bardzo dziękuję. Zasadnicza zmiana w stosunku do projektu rządowego, pojawiająca się w propozycji Senatu, polega na tym, że rozbudowana została część mówiąca o tym, na czym mają polegać zachęty, i zostały wprowadzone kary, ale bez dookreślenia sposobu ich nakładania. Mówimy, że muszą być kary za nieutrzymanie poziomu kosztów założonych w umowie, ustawowo, obligatoryjnie wprowadzamy tego typu przepis, ale nic nie mówimy na temat sposobu i trybu ich nakładania. Jeżeli odniesiemy się do wcześniejszy przepisów ustawy mówiących o tym, że umowa musi być zawarta na okres nie krótszy niż 5 lat i jeżeli w tej umowie przyjmiemy pewne wartości kosztów jednostkowych związanych z utrzymaniem linii kolejowych, to w ciągu 5 lat w związku z inflacją, ze zmianą cen rynkowych różnego typu usług itd. mogą nastąpić zmiany, które spowodują, że te koszty zapisane w umowie nie będą utrzymane. I wtedy co? W tej sytuacji mimo że zarządca infrastruktury nie będzie ponosił za to winy, to jednak te koszty mogą zostać nieutrzymane. Co innego, gdybyśmy mieli tu odnośnik np. do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju, które by zawierało dookreślenie, ale tego Senat nie przyjął w swojej poprawce, a my nie mamy możliwości modyfikacji poprawki Senatu.

Uważam, że można by było te kary przyjąć, ale nie mamy możliwości modyfikacji poprawki Senatu – możemy ją tylko albo przyjąć, albo odrzucić. Przy takim zapisie, jaki proponuje Senat, z punktu widzenia realizacyjnego i takiego szerokiego, że doprecyzowujemy różne drobne rzeczy, a nie doprecyzowujemy kar, pojawia się pytanie, kogo te kary mają w związku z tym spotkać? Czy mają się odnosić do płac całej załogi na przykład, która nie będzie ponosiła w ogóle żadnej winy? Czy mają dotyczyć tylko zarządzających i kierujących robotami itd.? Nic w tej sprawie nie wiadomo.

Uważam, że jeżeli mówimy, że istnieje mechanizm – i krótko precyzujemy to w zapisie rządowym – istnieją zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, to w ramach tych zachęt możemy przecież przyjąć w tej umowie, że jeżeli pewne rzeczy nie będą dotrzymane, to nie będzie części pieniędzy, i tutaj rząd ma szerokie możliwości. Natomiast obligatoryjny przepis, który mówi o karach, może odbić się na płacach pracowników, dlatego w moim przekonaniu jest on nietrafny i w związku z tym zgłaszam sprzeciw wobec przyjęcia tej poprawki.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

**Senator Stanisław Jurcewicz:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwolę sobie nie zgodzić się z wypowiedzią pana przewodniczącego, ponieważ pewne kwestie będzie obejmowała umowa. Trudno mi przypuszczać – bo pan się porusza w sferze przypuszczeń – aby umowa na świadczenie usługi była zawarta z załogą, jeżeli chodzi o PKP Polskie Linie Kolejowe, więc ja sądzę generalnie, że pewne elementy za niedotrzymanie różnych nałożonych zadań będą w umowie. Stąd też myślę, że pana troska jest właściwa, ale zbyt daleko idąca. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę bardzo.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie senatorze, nie zrozumieliśmy się w tej kwestii. Rzecz polega na tym, że umowa jest zawierana z firmą. Jeżeli kary za nieutrzymanie poziomu kosztów zostaną nałożone, a z punktu widzenia formalnego mogą to być tylko kary finansowe, to w takiej sytuacji automatycznie, czy chcemy, czy nie chcemy, będzie się to odbijało na premiach, na nagrodach załogi, która nie będzie miała żadnego wpływu np. na wskaźnik inflacji w ciągu 5 lat. Biorąc pod uwagę to, co się działo w ciągu ostatnich lat, jest to nie do przewidzenia, i w takiej sytuacji może być różnie. W związku z tym forma tych kar może być przyjęta w umowie, i to jest wola resortu, natomiast nie musi ona być zapisana w ustawie, bo to znów zawęża możliwości manewru. Uważam, że tak dalece doprecyzowywać przepisów nie powinniśmy, dlatego podtrzymuję sprzeciw.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Przystępujemy do rozstrzygnięcia.

Kto z państwa posłów jest za wnioskiem pana przewodniczącego Tchórzewskiego, aby negatywnie zaopiniować poprawkę nr 3, proszę o podniesienie ręki. Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyniku głosowania.

**Sekretarz Komisji:**

Za 13 głosów, 13 przeciw, brak głosów wstrzymujących.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Zatem wniosek przewodniczącego Tchórzewskiego nie uzyskał większości i w związku z tym stwierdzam, że Komisja pozytywnie zaopiniowała senacką poprawkę nr 3.

W ten sposób zakończyliśmy rozpatrywanie poprawek zaproponowanych przez Senat. Informuję Wysoką Komisję, że stanowisko Ministra Spraw Zagranicznych do złożonych poprawek jest następujące: Poprawki ujęte w uchwale nie są sprzeczne z prawem UE.

Pozostaje nam wyznaczyć posła sprawozdawcę. Do tej pory ustawę prowadził pan poseł Lamczyk i proponuję, aby kontynuował te pracę. Czy są inne propozycje? Nie widzę zgłoszeń, stwierdzam zatem, że wyznaczyliśmy posła sprawozdawcę. Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie punktu pierwszego porządku dzisiejszego posiedzenia.

Przystępujemy do rozpatrzenia punktu drugiego, a mianowicie pierwszego czytania poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami. W imieniu wnioskodawców uzasadnienie projektu ma przedstawić pani poseł Bublewicz. Jest pani poseł? Jest. Witamy, oddaję pani głos.

Ogłaszam 3 minuty przerwy.

*[Po przerwie]*

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Wznawiam posiedzenie. Bardzo proszę, oddaję głos pani poseł Bublewicz. W imieniu wnioskodawców na posiedzenie przybył sekretarz stanu w MIR pan Zbigniew Rynasiewicz wraz z zespołem współpracowników. Witam serdecznie. Przystępujemy do kontynuacji posiedzenia, bardzo proszę, pani poseł.

**Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Przepraszam. Na początku posiedzenia prosiłem państwa posłów, abyśmy już wrócili do realiów sejmowych, do atmosfery pracy. Rozumiem, że atmosfera jest jeszcze częściowo świąteczna, ale chciałbym, żebyśmy realizowali porządek. Bardzo proszę, pani poseł.

**Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję jeszcze raz. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałabym przedstawić uzasadnienie do bardzo ważnej zmiany w Prawie o ruchu drogowym. To są najważniejsze informacje (prezentacja), które chciałam państwu przedstawić i które w pełni uzasadnią, jak myślę, tę konieczną zmianę.

Otóż w 9489 wypadkach z udziałem pieszych, które miały miejsce w 2013 r., zginęło o 820 osób mniej, ale nadal daje to 1140 zabitych. Niestety w porównaniu z rokiem 2012 spadek jest niewielki, bo tylko o 17 osób. Jeśli chodzi o liczbę rannych, to były to 8802 osoby, to jest mniej o 892 osoby – spadek wynosi 9,2%. Natomiast analiza statystyk zabitych pieszych z ostatnich 6 lat pokazuje, że ta liczba niestety stale utrzymuje się na określonym poziomie i stanowi 1/3 wszystkich ofiar zabitych na polskich drogach. Podobnie, jeśli chodzi o liczbę wypadków – wypadki z udziałem pieszych cały czas stanowią 1/4 wszystkich wypadków. Żeby zobrazować te liczby, możemy powiedzieć, że na polskich drogach w ubiegłym roku ginęły tygodniowo 22 osoby, czyli co 8 godzin ginęła 1 osoba – to są 3 osoby na dobę. I to najlepiej oddaje ogrom tego dramatycznego zjawiska, z którym od lat mamy do czynienia. Niestety co piąty zabity pieszy w UE to Polak. Polska cały czas jest krajem o najwyższej liczbie zabitych pieszych oraz najwyższym wskaźniku liczby zabitych pieszych na 1 mln mieszkańców. W 2013 r. ten wskaźnik wyniósł 30 osób na 1 mln mieszkańców.

Jaki jest, proszę państwa, szacunkowy ogólny koszt wypadków z udziałem pieszych? Niestety nie można tego oszacować dokładnie, bo musielibyśmy dokonać wielu zmian legislacyjnych, o których wielokrotnie rozmawialiśmy. Koledzy i koleżanki zajmujące się tematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego na co dzień wiedzą, że te dane trzeba uszczegółowić, wprowadzając niezbędne zmiany legislacyjne. Jednak jeżeli mówimy o kosztach, jakie zostały poniesione w ubiegłym roku, to dane, które uzyskaliśmy, mówią o 2,9 mld zł, jeśli chodzi o zabitych pieszych… Czy są jakieś pytania, przepraszam? Chętnie na nie odpowiem na bieżąco. Dziękuję.

Jeśli chodzi o rannych pieszych, szacunkowy koszt wypadków wynosi 3,8 mld zł. Nie poruszam, proszę państwa, kosztów psychologicznych, bo one są oczywiste, są ogromne, są niepoliczalne i nie do powetowania. Natomiast te koszty, które można policzyć według metodologii stosowanej również w innych krajach, są absolutnie dramatyczne i porażające.

Jeżeli liczba zabitych pieszych będzie malała w obecnym tempie, czyli jeżeli przyjmiemy, że rocznie będzie ginęło zaledwie o kilkanaście osób mniej – przyjmijmy liczbę 17 ofiar mniej z ubiegłego roku – to osiągnięcie poziomu Niemiec czy Wielkiej Brytanii, czyli około 450 ofiar rocznie, zajęłoby nam ponad 40 lat. Nie mówiąc już o Holandii, gdzie ginie 65 osób rocznie – osiągnięcie takiego poziomu zajęłoby nam 63 lata; nie wspominając o Norwegii, gdzie ginie 25 osób rocznie. To są liczby, o których na razie możemy marzyć, choć brzmi to upiornie, ponieważ nie wolno mówić, że marzymy o tym, by u nas ginęło bardzo mało osób, bo dla nas obowiązującą wizją powinna być wizja zero, czyli 0 zabitych na drodze, szczególnie tych niechronionych uczestników ruchu drogowego,

bo oni są najsłabsi. Proszę państwa, po przeprowadzeniu analizy, którą zleciła Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wykonanej przez kancelarię prawną, okazało się, że w 15 krajach UE obowiązują przepisy, które zdecydowanie chronią pieszych. Jeżeli spojrzymy na tę rozpiskę, to widzimy, że kraje, w których nadal ginie najwięcej pieszych, nie mają przepisów prawnych, które bardziej chronią pieszego, natomiast mają je te kraje, w których ginie mniej pieszych.

Reasumując, szanowni państwo, 33 lata – tyle zajęłoby nam zmniejszenie liczby zabitych pieszych na naszych drogach, czyli w roku 2047 moglibyśmy stwierdzić, że osiągnęliśmy poziom Niemiec czy Wielkiej Brytanii. To jest absolutnie nieakceptowalne, dlatego że działania, które podejmujemy, zmierzające do ochrony pieszych, muszą byś skuteczne, natychmiastowe i efektywne, a efektywność w tej dziedzinie, jak w mało której, przekłada się bezpośrednio na zdrowie i życie ludzkie. Co więcej, proszę państwa, jest to tylko pierwszy, jeden z najważniejszych kroków, które musimy wykonać, żeby pójść w dobrym kierunku i aby jak najszybciej osiągnąć dużo lepsze wyniki, żeby z roku na rok w sposób radykalny zmniejszać liczbę pieszych zabitych na drogach. To wszystko, jeśli chodzi o pierwszą część zmiany legislacyjnej, którą dziś omawiamy.

Jeśli chodzi o drugą, dotyczącą obowiązkowego modułu praktycznych umiejętności udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych, mówiąc krótko, jest to kolejny problem, z którym musimy się uporać, ponieważ dotyczy tego, co elementarne – zdrowia i życia ludzi. A niestety badania, które analizujemy, które są dostępne dla wszystkich – i szczegółowe, bo dotyczące poszczególnych województw, i dotyczące całego kraju, jeśli ktoś chce, może sobie przeczytać i przeanalizować – pokazują jednoznacznie, że osoby, które przybywają na miejsce zdarzenia, deklarują wprost, że nie udzieliłyby pierwszej pomocy, ponieważ nie potrafią tego zrobić. Liczba osób, które deklarują brak gotowości do udzielenia pierwszej pomocy ofierze wypadku drogowego, waha się od 60% do nawet 70%. Nikt z nas nie chciałby być na miejscu ofiary wypadku drogowego, do której przybywa ktoś z tej grupy 70% naszego społeczeństwa, kto nie umiałby udzielić pierwszej pomocy. Dlatego jest propozycja, by podczas egzaminu na prawo jazdy, oprócz sprawdzenia informacji i wiedzy teoretycznej, przede wszystkim weryfikować umiejętności praktyczne. I dlatego właśnie, skoro wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego posiadają fantomy, co sprawdziliśmy, należałoby wprowadzić obowiązkowy moduł egzaminu sprawdzającego praktyczne umiejętności udzielania pierwszej pomocy. Od tego, że ktoś źle zaparkuje, jak mówił mój śp. tata, nikt nigdy nie zginął, przynajmniej ja nigdzie takich informacji nie znalazłam. Natomiast od tego, że ktoś nie umie udzielić pierwszej pomocy albo nie posiada innych bardzo ważnych umiejętności praktycznych, które każdy kierowca powinien posiadać, rzeczywiście ginie dużo ludzi. I to też jest droga, którą mamy do pokonania.

Jednak znów jeden z najważniejszych kroków, jakie musimy podjąć, by dokonać dobrych, efektywnych zmian, które przełożą się na to, że zdecydowanie mniej ludzi będzie ginęło na naszych drogach, czyli zdecydowanie więcej ludzi ochroni życie i zdrowie, zależy od tego, jak bardzo i jak dobrze będziemy wykształceni w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Wierzę w to, że te zmiany, bardzo potrzebne zmiany – jeśli wejdą w życie, a ufam, że tak, również dzięki państwa poparciu – pokażą w najbliższych latach, że są efektywne i rzeczywiście chronią zdrowie i życie ludzi, bo na śmierć nie wolno się godzić, szczególnie taką, której można uniknąć, na którą mamy wpływ. Kończąc filozoficznym stwierdzeniem, skoro każda podróż zaczyna się od pierwszego kroku, to to jest ten jeden z wielu, które musimy podjąć, jeden z wielu najważniejszych. Dlatego chciałam państwa prosić o wsparcie, poparcie tego projektu. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Otwieram debatę w sprawie ogólnych zasad projektu i proszę o pytania do posła wnioskodawcy. Bardzo proszę, jako pierwszy pan poseł Abramowicz.

**Poseł Adam Abramowicz (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, trochę szkoda, że pani poseł w taki sposób ustawiła dyskusję, używając argumentów emocjonalnych, że wszyscy, któ-

rzy będą chcieli podejść do tematu racjonalnie, mieć pewne zastrzeżenia, natychmiast staną się zwolennikami śmierci na drodze czy też różnych innych nieszczęść. Wydaje się, że my w Sejmie powinniśmy zwracać szczególną uwagę na skuteczność wprowadzanego prawa, na to, czy rzeczywiście przyniesie ono takie skutki, jakie zakładamy, i czy skutki uboczne nie będą jeszcze dodatkowo szkodliwe.

Dzisiejsze przepisy chronią pieszego, który zbliża się do przejścia i znajduje się na przejściu. Można dyskutować, czy wprowadzenie proponowanych zmian rzeczywiście spowoduje zmniejszenie liczby wypadków. Zacytuję art. 13 ustawy, który aktualnie obowiązuje: „Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem". Posłowie wnioskodawcy proponują, aby w art. 13 ust. 1 zdanie drugie otrzymało brzmienie: „Pieszy wchodzący na to przejście albo znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem". Taka jest różnica. Natomiast art. 26 ust. 1 brzmi dziś następująco: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu". Państwo proponujecie: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni lub znajduje się na przejściu". I teraz jeśli sobie wyobrazimy skutek wprowadzenia tych przepisów – oczywiście jeśli założymy, że kierowcy się do nich zastosują – natychmiast zobaczymy, jak zostaną zablokowane nasze miasta, jak natychmiast ustanie ruch.

Obecnie sytuacja jest taka, że jedzie pojazd, pieszy stojący przed przejściem, widząc że pojazd musiałby ostro hamować, przepuszcza ten pojazd. Jest to jakby układ dwóch podmiotów, które dosyć racjonalnie reagują na daną sytuację, czyli zdarza się tak, że pieszy czeka, samochód przejeżdża. W momencie, kiedy wprowadzimy zmiany, każdy kierowca będzie musiał zatrzymać się przed przejściem, każdy. I teraz niech państwo sobie wyobrażą, co się będzie działo w miastach. Sądzę, że kierowcy po prostu nie zastosują się do tych przepisów, bo one są nieżyciowe i nie będą mogły być zastosowane. Zostanie tak, jak jest, przepis wejdzie w życie, więc nie wiem, czy chodzi nam o to, aby mnożyć przepisy, które w praktyce są niemożliwe do wypełnienia. Ale załóżmy, że zgodnie z pkt 2, który w ustawie się znajduje, będziemy szkolili i uświadamiali kierowców w kwestii tych zmian – bo tam jest ten pkt 2, państwo wiecie, trwająca miesiąc kampania itd. – kierowcy w to uwierzą, będą chcieli się zastosować do tych przepisów, no i będą zatrzymywać się przed każdym pieszym. Ja sobie tego nie wyobrażam.

Pani poseł, nie przekonała mnie pani argumentacja, że liczba wypadków dzisiaj spada, jak wynika ze statystyk, i że to będzie trwało przez ileś lat, zanim całkowicie wyeliminujemy wypadki na przejściach, bo nigdy ich nie wyeliminujemy. Niestety, taka jest natura ruchu drogowego, że te wypadki się zdarzają i będą się zdarzać. Oczywiście stosując pani uzasadnienie i nie chcąc wyjść na potwora, który nie dba o życie ludzi, zastrzegam, że też bym chciał, żeby tych wypadków było jak najmniej, ale na litość boską, nie wprowadzajmy przepisów, które mają szansę albo nie być przestrzegane, albo po wprowadzeniu których ruch drogowy zostanie całkowicie zablokowany. Dzisiaj naprawdę nie jest aż tak dramatycznie. Przeprowadźmy tę kampanię, mówmy kierowcom o tym, że trzeba zwalniać przed przejściami, bo to wszystko jest potrzebne. To, co pani zawarła w drugiej części, jest potrzebne, tylko nie wiem, czy trzeba aż zmieniać ustawę. W momencie, kiedy kierowcy będą uświadomieni, będą bardziej ostrożnie przejeżdżać przez przejścia czy zatrzymywać się przed przejściami, a o to chyba chodzi. Nie twórzmy przepisów, które w mojej ocenie nie do końca są przemyślane. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

**Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):**

Dziękuję bardzo. Mam pytanie do pani poseł. Pani poseł, chciałem zapytać przede wszystkim o to, czy mówiła pani o pieszych, którzy zginęli na przejściach, czy w ogóle o pieszych na drogach. To jest pierwsze pytanie.

I drugie pytanie. Bardzo mało było analizy przyczyn wypadków śmiertelnych, bo jedynie dokładna analiza tych przyczyn da nam możliwość postawienia diagnozy oraz wprowadzenia odpowiednich przepisów, które przyczyniłyby się do zmniejszenia liczby wypadków, a przede wszystkim ich wyeliminowania, bo to jest rzeczywiście bardzo istotna sprawa, żeby ludzie nie ginęli, żeby nie było wypadków. A żeby to dobrze zrobić, to przede wszystkim należy znaleźć przyczyny tego, dlaczego ludzie giną na drogach, z jakich powodów: czy to jest wina pieszych, czy tych, którzy prowadzą samochody, czy są również inne powody. Mówiła pani, że trzeba szkolić ludzi w zakresie udzielania pierwszej pomocy – oczywiście tak, ja się z tym zgadzam, ale czy nie jest też tak, że ludzie doznający urazów giną, bo karetka przyjeżdża po zbyt długim czasie, który jest niedopuszczalny, po ponad 7, 10, 15 minutach, a czasami nawet 20 minutach, w zależności od tego, w jakiej okolicy dochodzi do wypadku, i od tego, jaka jest sytuacja w pogotowiu. To też jest przyczyną większej liczby ofiar śmiertelnych na drogach – nieodpowiednie udzielenie pomocy i zbyt długi czas dojazdu karetki na miejsce wypadku. Chciałbym taką analizę od pani usłyszeć.

Jeszcze raz powtórzę: ilu pieszych ginie na drogach, ilu na przejściach i czy analizowano to, z czyjej winy doszło do wypadku i po jakim czasie karetki docierają do miejsc, gdzie zdarza się wypadek, bo ostatnio się spotkałem z sytuacją, że karetka dotarła na miejsce wypadku dopiero po 20 minutach. Zresztą bardzo często się tak zdarza. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowi i proszę pana posła Macieja Banaszaka.

**Poseł Maciej Banaszak (TR):**

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zacznę może od punktu 1 i pewnej ciekawostki. Drogie koleżanki, drodzy koledzy, w takim pięknym kraju jak Australia, w którym ustawodawcy też nie mogli sobie poradzić z wypadkami i zabitymi na przejściach dla pieszych, i nie tylko na przejściach, w kilku stanach wprowadzono przepis odwrotny niż ten, który obowiązuje w innych miejscach, czyli że pieszy absolutnie nie ma pierwszeństwa przed nadjeżdżającym pojazdem. Co się stało? Liczba wypadków zmalała. To jest taka ciekawostka; sądzę, że u nas, póki co, na razie nie do wprowadzenia.

Natomiast odnosząc się już merytorycznie do samej ustawy, wydaje mi się, że zamiarem pani poseł było wprowadzenie standardów znanych z krajów członkowskich tzw. starej unii, natomiast chciałbym zwrócić uwagę na opinie dotyczące tego punktu, bo wiele takich czytałem. Po pierwsze, już sami posłowie wskazują, że należy ten projekt ustawy doprecyzować. Kolega analizował już brzmienie art. 13 oraz art. 26 ustawy, gdzie mamy do czynienia z takim zapisem, cytuję: „pieszy wchodzący na to przejście" i nowy zapis: „oczekuje bezpośrednio przed przejściem". I tutaj chciałbym przytoczyć opinię Prokuratora Generalnego, który słusznie zauważa, iż: „Obowiązujące rozwiązanie, które z jednej strony nadaje pieszemu uprzywilejowaną pozycję, wówczas gdy znajduje się on na przejściu dla pieszych, a jednocześnie zakazuje wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, w tym także na przejściu dla pieszych, nie wydaje się optymalne". Ponadto Prokurator Generalny wskazuje, aby skierować ten projekt do dalszych prac i powołać podkomisję, dlatego składam wniosek formalny o powołanie podkomisji do dalszych prac nad tym projektem ustawy.

Odniosę się jeszcze do punktu 2, dotyczącego obowiązkowego szkolenia kierowców z udzielania pomocy poszkodowanym. Wydaje mi się, że to nie do końca jest tak, że ludzie nie pomagają, ponieważ nie potrafią, tylko bardziej nie chcą tego robić, bo obawiają się konsekwencji, tego, że być może będą potem pociągnięci do odpowiedzialności za nieumyślne, niepoprawne udzielenie tej pomocy. Część osób czuje też strach przed udzieleniem pomocy, bo widok krwi, miejsca wypadku często niestety nie jest zbyt miły dla przeciętnego zjadacza chleba. Moim zdaniem takie regulacje nie do końca mają sens. Wydaje mi się, że miałoby sens wprowadzenie samej praktyki w sensie jakiegoś szkolenia, ale pomysł uwieńczenia tego egzaminem wydaje mi się absolutnie niepotrzebny.

Po pierwsze, według mnie wprowadzenie tej regulacji będzie stanowiło też kolejną prawną fikcję, podstawę nieuzasadnionego oblewania młodych kierowców, w zależności

od nastawienia instruktora, a przypomnę, że wcześniej debatowaliśmy nad tym, aby jednak ta zdawalność egzaminów była większa.

Po drugie, sami projektodawcy zauważają, iż pytania z pierwszej pomocy w części teoretycznej nie poprawiają poziomu świadomości i nie są wystarczające. Stąd pytanie, w jaki sposób wprowadzenie części praktycznej na takich samych zasadach miałoby pomóc?

Po trzecie, wprowadzenie tego typu ustawowego zapisu może spowodować w mojej opinii zmniejszenie liczby kursów, na których młodzi ludzie dobrowolnie, kierując się chęcią ratowania życia, uczą się pierwszej pomocy, a tych jest wiele, ponieważ będzie to kolejny przymus państwowy. Nie chciałbym tu przytaczać nazw wielu organizacji, z którymi współpracuję, organizujących rocznie dziesiątki, tysiące takich kursów.

Po czwarte, chciałbym zwrócić uwagę, że w swoim stanowisku również rząd krytycznie wypowiada się o przeprowadzaniu obowiązkowych egzaminów. Na koniec jeszcze powiem, że jak wynika z opinii Biura Analiz Sejmowych, nawet dyrektywy unijne nie przewidują konieczności obowiązkowego egzaminu praktycznego z pierwszej pomocy. Wydaje mi się, że będzie to rodzaj swoistego polskiego przeregulowania prawnego, dlatego jestem za tym, aby skreślić przepisy dotyczące obowiązku egzaminowania, a pozostawić ewentualnie samą naukę, samą teorię, tak żeby przyszli kierowcy mogli się z tym zapoznać, ale żeby nie uwieńczać tej nauki egzaminem.

Na koniec argument dotyczący udzielania pierwszej pomocy dotyczący czasu. Przypomnę, że po moich debatach zorganizowanych w Sejmie na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym Ministerstwo Zdrowia rozpoczęło prace nad ustawą, która przewiduje obowiązek wprowadzenia we wszystkich miastach wojewódzkich ratownictwa medycznego na motocyklach. Czas dojazdu ratownika na motocyklu jest o 2/3 krótszy niż karetki, poza tym jest to osoba wykształcona w tym zakresie, ma odpowiedni sprzęt do udzielania pierwszej pomocy i wezwania odpowiednich służb na miejsce wypadku i wydaje mi się, że w tym kierunku powinniśmy zmierzać. To tyle z mojej strony, dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowi i proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, uważam, że każda inicjatywa, której celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, powinna być przyjęta pozytywnie i zarazem wnikliwie rozważona. Każda inicjatywa, która pozwoli zaoszczędzić zdrowie, życie, pozwoli zmniejszyć liczbę ofiar, powinna być powitana pozytywnie, szczególnie w polskim parlamencie. I z taką właśnie inicjatywą mamy dziś do czynienia. Wnikliwie wsłuchiwałem się w uzasadnienie przedstawione przez panią poseł wnioskodawcę, przeczytałem również proponowane zapisy zmian ustawowych i muszę powiedzieć, że nasunęło mi się wiele wątpliwości związanych nie tylko z podanymi tu argumentami, ale z doświadczeniem parlamentarnym, z doświadczeniem wyniesionym m.in. z poprzedniej kadencji. Wówczas to grupa posłów, starając się wesprzeć grupy rowerzystów, cyklistów w staraniach o poprawę bezpieczeństwa, doprowadziła do zmian w polskim prawie, które po wejściu w życie spowodowały istotny wzrost wypadków z udziałem rowerzystów, w tym wypadków śmiertelnych.

Żałuję, że nie ma na sali pani poseł Wolak, która w tamtej kadencji podobnie jak pani, prezentowała projekt, mówiąc o tym, że ma on na celu ochronę rowerzystów. Owszem, zapisy w projekcie wówczas proponowanym były zacne. Problem polega na tym, że wnioskodawcom zabrakło wyobraźni, bo dzisiaj jest tak, że jeżeli nadajesz komuś prawa, to musisz też analizować i brać pod uwagę to, że będzie dochodziło do nadinterpretacji. Nie ma pani poseł Wolak i nie ma tu części wnioskodawców podpisanych pod tym projektem ustawy z poprzedniej kadencji, ale zapytałbym ich, jak dziś reagują na jadących parami rowerzystów. Przepisy dopuszczają, że w szczególnych okolicznościach można jechać równolegle. Pal licho, że rowerzysta jedzie chodnikiem i używa dzwonka, domaga się ustąpienia pierwszeństwa przejazdu na chodniku – to nie jest problem, co najwyżej dojdzie do kolizji z pieszym, która będzie miała raczej łagodne skutki. Ale rowerzyści, którzy jadą obok siebie, parami, uważają, że mają do tego prawo, bo polski Sejm przy-

jął zmianę w ustawie, która dała im prawo jechania parami. Polski Sejm przyjął przepisy prawne, które pozwalają rowerzyście jechać środkiem drogi. Myślę, że większość z państwa doświadczyła skutków zmiany tej ustawy – mówię o poprzedniej kadencji. A najgorsze jest to, że nie ma pani poseł Wolak i nie ma odważnych, którzy dzisiaj przyznają, że wzrost śmiertelności w wypadkach wśród rowerzystów to jest zasługa także tej ustawy.

Pamiętam przedstawicieli Komendy Głównej Policji, którzy protestowali wobec proponowanych zmian. Te głosy nie zostały wzięte pod uwagę. Nie ma tutaj głównego cyklisty Rzeczypospolitej, byłego wiceministra infrastruktury poprzedniej kadencji, który gdzieś zniknął. On wbrew swoim uprawnieniom forsował na posiedzeniach podkomisji te przepisy – tego człowieka tutaj dzisiaj nie ma, ale nieszczęścia, które na skutek tych zmian dotknęły rowerzystów i ich rodziny, niestety są faktem. Dlatego w swoim wystąpieniu pragnę nie tyle ganić wnioskodawców, co zwrócić szczególną uwagę na brak wyobraźni, na to, co może się stać, kiedy wprowadzimy przepisy, które z perspektywy przeprowadzonej analizy wydają się jak najbardziej słuszne.

Przechodzę teraz do projektu ustawy. Pani poseł, w wielu przypadkach wnioskodawcy powołują się na statystyki dotyczące liczby wypadków śmiertelnych na przejściach dla pieszych. Członkowie Komisji Infrastruktury często sięgają do statystyk KGP i powołują się na nie w swoich wystąpieniach. W 2012 r. doszło do 3581 wypadków, ale gdy doczytamy parę linijek wyżej, dowiemy się, że główną przyczyną wypadków na prostych odcinkach drogi jest nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego. Co by to miało oznaczać? I ta liczba jest zdecydowanie mniejsza aniżeli liczba wypadków na przejściach dla pieszych. Przez pieszego spowodowane są 1363 wypadki na przejściach dla pieszych. To nie jest tak, że układ jest zerojedynkowy, że winny jest kierowca, nie pieszy, i tym bardziej musimy temu pieszemu dać jeszcze większe prawa. Pani poseł, spośród 3581, które miały miejsce w 2012 r. na przejściach dla pieszych, do 1363 wypadków – mogę domniemywać – doszło z winy pieszego. Mało tego, pani poseł – zwracam się do pani jako do występującej w imieniu wnioskodawców, proszę nie traktować tego personalnie – jeżeli mamy 3581 wypadków na przejściach, to w statystyce KGP nie podano, z jakich przyczyn doszło do tych wypadków, czy np. z powodu wyprzedzania na przejściu dla pieszych, więc uważam, że nieuprawnionym jest odwoływanie się do argumentu liczby wypadków na przejściach dla pieszych. Oczywiście stanowią one bez mała 10% wszystkich wypadków w Polsce, ale ta wielkość nie odwzorowuje i nie odzwierciedla faktycznych przyczyn tych wypadków.

Uważam, że warto się zastanowić nad podjęciem prób i starań nawet legislacyjnych, które doprowadzą do tego, że przejścia dla pieszych będą wyposażone w separatory ruchu, w sygnalizację świetlną, która ostrzega, bo niekoniecznie w tą, która reguluje, ale ostrzega kierowcę, że dojeżdża do przejścia dla pieszych. W końcu warto wręcz zapisać ustawowo, że administrator drogi do odpowiedniej kategorii zobowiązany jest do zainstalowania muld przed przejściami czy w miejscach przejść dla pieszych. Może warto iść w tym kierunku? Ja uważam, że warto. Bo dzisiaj najprościej jest powiedzieć tak: mam pomysł, zmieniam przepisy ustawy, przychodzę do parlamentu, podpieram się tym oto, że dzisiaj walczę o życie każdego przechodnia. Mogę postawić dziś taką oto tezę: jeżeli my w sposób nierozważny damy uprawnienia pieszym i spowodujemy, że każde ich zachowanie w obrębie przejścia dla pieszych ma być interpretowane przez kierowcę jako próba przekroczenia jezdni, to jestem przekonany, że doprowadzimy do większej liczby wypadków. Oczywiście kwestie komunikacyjne, o których mówił mój przedmówca, czyli torowanie, blokowanie dróg itd., itd. są jakby skutkiem ubocznym, ale tym najgorszym skutkiem będzie to, że pieszy będzie uważał – a taka jest natura pieszego, zwłaszcza młodego człowieka – że ma prawo i będzie wchodził na jezdnię. Czy pani spotkała się z sytuacją, kiedy matka wchodzi na przejście dla pieszych, pchając przed sobą wózek, rozmawiając przez telefon, nie patrząc, co dzieje się z lewej strony? W takim razie proponuję, pani poseł, podjąć takie inicjatywy, które dotkną również pieszego, bo pieszy to nie święta krowa. Ja jestem i pieszym, i kierującym pojazdami.

Na zakończenie powiem, że nie mogę zgodzić się z tezą – to mnie, że tak powiem, w sposób szczególny dotknęło – że z powodu źle zaparkowanego samochodu nikt nie

zginie na drodze. Z powodu źle zaparkowanego samochodu przy przejściu dla pieszych ginie na tych przejściach wiele osób, z powodu źle zaparkowanego samochodu na łuku jezdni giną ludzie, dochodzi o ciężkich wypadków drogowych. Pani poseł, źle zaparkowany samochód to jest taki sam brak roztropności wśród kierujących jak wtargnięcie pieszego na jezdnię. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Oczywiście nigdy, i teraz też, nie będę ingerował w państwa wypowiedzi, jednak pozwolę sobie przypomnieć, że zgodnie z regulaminem każdy z posłów czy grupa posłów może inicjować procesy legislacyjne, ale ustawy uchwala Sejm. W związku z tym, panie przewodniczący, odnoszenie kwestii do pani poseł Ewy Wolak… Była wnioskodawcą, ale ustawa jest produktem – przepraszam za to słowo – Sejmu, a nie pani poseł Wolak, w związku z tym kierowanie pretensji pod jej adresem jest, delikatnie rzecz ujmując, po prostu…

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie przewodniczący, *ad vocem*. To nie jest tak…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Ale proszę mi pozwolić dokończyć, panie przewodniczący.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

…nie są bezimienne i to nie jest tak, że posłowie przynoszą *in gremio* propozycje do Sejmu, a później nie biorą już żadnej odpowiedzialności za to, co zmienili w ustawach. Nie może tak być.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie przewodniczący, po pierwsze, nie pozwala mi pan się wypowiedzieć – to jest niezgodne z regulaminem. A ja właśnie od tego zacząłem, że każdy z posłów może inicjować procesy legislacyjne z dobrymi intencjami i tak też było w przypadku pani poseł Ewy Wolak. Ustawa została uchwalona przez Sejm, w systemie demokratycznym tak to przebiega, regulamin szczegółowo określa, jaką większością, i w związku z tym jest to ustawa sejmowa, a nie pani poseł Wolak. To tyle z mojej strony, bardzo proszę, kolejnym mówcą będzie pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Odnosząc się do poprzedniej wypowiedzi – cóż, druki sejmowe są jawne, wiadomo, panie przewodniczący, kto reprezentuje grupę posłów i to jest kwestia tego, że jesteśmy osobami publicznymi i jeśli ktoś popełnił błąd, a za tym błędem poszli inni i to przegłosowali, to można to przywołać dla spowodowania większej ostrożności przy podejmowaniu kolejnych decyzji. W moim przekonaniu nie jest tu popełniana jakakolwiek nieprawidłowość w Sejmie. Każdy, kto się podejmie prowadzenia ustawy, którą ktoś mu przyniesie albo którą sam wypracuje, musi ponosić pełną odpowiedzialność za to. I do tego też potrzebne są, jeśli chodzi o rząd itd., ekspertyzy.

Ale ja będę kontynuował swój wątek, żeby w to personalnie nie wchodzić…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo przepraszam, panie przewodniczący, gdybyśmy przyjmowali taki sposób rozumowania, to każda ustawa, która jest potrzebna, pożyteczna, dobrze odbierana społecznie, powinna być opatrzona nazwiskiem posła, który był posłem inicjującym, a tak nie jest. Przecież Sejm miał możliwość odrzucić ten projekt, a nie odrzucił, podzielił wniosek pani poseł Wolak czy grupy posłów, których reprezentowała pani poseł, i w ten sposób została uchwalona ustawa. Tylko tyle chciałem powiedzieć, nic więcej. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Przechodząc do meritum, chciałbym prosić Biuro Legislacyjne o komentarz na temat tego, jak ja jako kierowca mam rozumieć, że pieszy wchodzący na przejście ma pierwszeństwo. Chodzi o to, czy ten zapis jest precyzyjny, dlatego że występuję w charakterze i pieszego, i kierowcy. Miasto, w którym mieszkam, nie jest zbyt olbrzy-

mie, ma 80 tys. mieszkańców. Są tam deptaki, gdzie w taką pogodę jak dzisiaj ludzie idą po kolei, zatrzymują się np. przy takim przejściu dla pieszych w grupie i rozmawiają. Wtedy kierowcy, którzy podjeżdżają, nie do końca wiedzą, czy oni chcą przejść. Bywają nawet sytuacje, że jakiś kierowca się zatrzyma i puszcza wiązkę w stosunku do tych ludzi. Albo też nieraz stoi sobie dwóch podpitych, bo podpity jest uczestnikiem ruchu drogowego, nasze prawo nie zabrania mu poruszania się po przejściach.

Nie dalej jak w tym tygodniu, w sobotę, mimo że to Wielka Sobota, byłem świadkiem, jak dwóch takich chwiejących się stało, dyskutowało i kiedy podjechał człowiek, to jeden z nich wystawił nogę, postawił na ulicy i mówi: Ty chu…, będziesz musiał stać i czekać, bo ja jestem na przejściu. Postawił nogę za krawężnikiem i mówi: Teraz jestem na przejściu, więc czekaj, kochany, zanim ja przejdę. Potem zrobił drugi krok i mówi: Czekaj, zanim ja przejdę. Musimy pamiętać, że dochodzi do różnych zdarzeń i nie możemy powodować sytuacji ekstremalnie nachylonych w jedną stronę.

Istnieje problem interpretacyjny w odniesieniu do tych dwóch zapisów – jeden mówi, że pieszy wchodzący na przejście lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem, natomiast kierujący ma zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem. Pojawia się więc pytanie, czy stojący bezpośrednio przed przejściem to jest wchodzący na przejście, czy nie, bo z tego wniosek, że pieszy, który stoi przed przejściem, według tego przepisu nie ma pierwszeństwa. Zgodnie z drugim przepisem ma pierwszeństwo, bo stoi przed przejściem. Dlatego prosiłbym Biuro Legislacyjne o interpretację zmiany pierwszej i zmiany drugiej, bo w moim przekonaniu te dwa przepisy są sprzeczne ze sobą. W pierwszym przepisie mówimy o wchodzącym na przejście, a w drugim nie mamy takiego określenia, więc w moim przekonaniu potrzebny jest słownik, który dookreśli, co oznacza, że pieszy zbliża się do przejścia czy stoi na przejściu, wchodzi na przejście, bo kierowca musi to wiedzieć. Także idący musi wiedzieć, co jemu ta sytuacja daje i w którym miejscu się znajduje. Jeżeli zbliżam się do przejścia, idę chodnikiem, jestem trzy kroki od przejścia, to ja sygnalizuję, że chcę wejść na to przejście? Będąc dwa kroki od przejścia, jestem wchodzącym na to przejście? Kiedy ja jestem wchodzącym na przejście? To jest rzeczywiście kwestia, która może spowodować, że osoby wchodzące na przejście będą zbyt pewne siebie, i która może wprowadzić duże zamieszanie.

Jak obserwuję, piesi mają teraz pełną pewność siebie, jeśli chodzi o wchodzenie na przejścia. Bardzo wiele osób w ogóle się nie rozgląda, tylko prosto z chodnika wchodzi na przejście, więc sytuacja w tej dziedzinie za wiele się nie zmieni. My chcemy, żeby sytuacja się zmieniła od strony kierowców, ale nie chcemy zrobić w ogóle nic, żeby zmieniła się od strony pieszych – na tym polega problem. Z drugiej strony wiemy, że większość wypadków… Sam jestem dość ostrożnym kierowcą, zbliżam się do przejścia, zatrzymuję się, a w tym czasie trzech innych obok mnie przejeżdża. W mieście nie bardzo są policjanci, stoją gdzieś za miastem, łapią itd., a w mieście nie ma policjantów, którzy chcą za tego typu ewidentne łamanie przepisów karać. I to jest problem – nie to, że będę się sprzeczał, czy jestem wchodzącym na przejście, czy nie – to jest problem, bo ja pieszego przepuszczam, on pewnie wchodzi na przejście, a drugi w niego uderza. Takie sytuacje są częste.

Druga sprawa to, że kierujący pojazdem nie wyhamuje przed przejściem, dlatego że przekracza przepisy dotyczące prędkości. W miastach jest to znaczący problem. Podam przykład sprzed kilku lat, kiedy Warszawa została obłożona kilkudziesięcioma radarami, a następnie te fotoradary zdjęto, bo okazało się, że miasto zostało zablokowane. Zatem albo mamy szybkość, albo nie mamy tej szybkości. Jeśli w Warszawie zdjęto fotoradary – jako poseł otrzymałem takie wyjaśnienie, że zdjęto je, ponieważ zablokowały one miasto – to co to znaczy? To znaczy, że prędkość ustalona dla Warszawy jest niewłaściwa czy w ogóle ustalona prędkość minimalna 50km/h jest niewłaściwa. Mamy w tym momencie wyraźną schizofrenię, jeśli chodzi o przepisy ruchu drogowego. Ogólnie przepisy są ustawione w taki sposób, że osoba nieprzestrzegająca tych przepisów praktycznie tylko się zastanawia, czy zostanie złapana, a nie zastanawia się, czy wywoła jakieś skutki. Nikt nie czuje się winny z powodu nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. W wielu miejscach te przepisy są ważne z punktu widzenia życia i zdrowia

ludzi, ale co ciekawe, prowadzona edukacja na ten temat, nawet państwowa, powoduje, że ludzie nie czują się winni.

Zapytałem księdza, czy ludzie spowiadają się z tego, że wprowadzają zagrożenie w ruchu drogowym poprzez znaczące łamanie przepisów. Ksiądz się roześmiał, więc mówię, że ksiądz też się z tego nie spowiada, bo ludzie się nie spowiadają, w ogóle nie widzą w tym winy. Zatem nastawienie, podejście w sprawie ruchu drogowego tutaj na sali jest sprzeczne z podejściem na jezdni. A my wprowadzamy następny element, który doprowadzi do całkowitego zamieszania w głowach ludzi. W moim przekonaniu nie może być niejednoznacznych sytuacji. Uczestnikiem ruchu drogowego jest i pieszy, i kierowca. Pieszy stale zamienia się w kierowcę, a kierowca zamienia się w pieszego. Większość ludzi, którzy są pieszymi, posiada prawo jazdy – 80 czy nawet 90%, poza młodszymi – zna przepisy ruchu drogowego i wywoływanie tego typu sytuacji, które tutaj zapisujemy, nie idzie w moim przekonaniu w dobrym kierunku. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Wysoka Komisjo, prawo, które stanowimy, powinno spełniać kilka warunków. Jednym z podstawowych jest to, że powinno być racjonalne. Czy rzeczywiście kierunek, który został zaproponowany w nowelizacji, jest racjonalny? Myślę, że chyba nie do końca. Padł tu przykład Australii, gdzie w części stanów wprowadzono bezwzględne pierwszeństwo pojazdów mechanicznych przed pieszym, co w sposób racjonalny i zgodny z oczekiwaniami spowodowało spadek liczby wypadków. Po prostu pieszy wiedział, że nie jest chroniony i sam na siebie musi uważać. To jest zrozumiałe, tak zawsze będzie.

W kilku miastach brytyjskich przeprowadzono eksperyment polegający na zlikwidowaniu znaków drogowych i świateł i okazało się, że w tych miastach również spadła liczba wypadków drogowych, spadła liczba kolizji, ponieważ ludzie wiedzą, że muszą za siebie odpowiadać, muszą brać za siebie odpowiedzialność, a nie wchodzić w zawody z silniejszym przeciwnikiem, czyli z pojazdem, i zastanawiać się, tak jak to jest proponowane w nowelizacji, kto pierwszy dobiegnie, dojedzie do przejścia – czy będzie to pieszy, czy samochód, który będzie mógł skorzystać z pierwszeństwa. Taki wyścig, zawody na pewno są niewskazane i przyniosą skutki przeciwstawne do intencji, które niewątpliwie są słuszne i których nie neguję.

Myślę, że prawo powinno też być obiektywne, tzn. niezależne od woli podmiotów, których dotyczy. W tym przyypadku, jeżeli zaproponowana jest regulacja, zgodnie z którą podmioty będą oceniały, czy mają prawo, czy nie, i w każdej sytuacji będą ryzykowały swoim życiem i zdrowiem, to czy to prawo jest obiektywne? Nie jest obiektywne, bo każdy będzie dokonywał swojej oceny – i kierowca, i pieszy – czy w konkretnej sytuacji, w której się znajdzie, w danym ułamku sekundy, ma pierwszeństwo, czy nie ma pierwszeństwa. Skutki mogą być tak fatalne, jakie czasami niestety są.

Wreszcie ostatni aspekt. Otóż w statystykach, które zostały sporządzone, nie uwzględniono chyba kolizji na czerwonych światłach, tzn. w sytuacji takiej, gdy kierowca czy pieszy w sposób ewidentny złamał przepisy. Myślę, że w odniesieniu do tych uczestników ruchu, którzy łamią przepisy, czyli wkraczają na czerwonym świetle albo przejeżdżają na czerwonym świetle, ta nowelizacja nie przyniesie żadnego skutku i w tych przypadkach na poprawę nie możemy liczyć. Bardzo proszę, żeby wszystkie problemy przeze mnie zgłoszone wziąć pod uwagę w toku dalszych prac nad ustawą, o ile takie będą prowadzone.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Józefa Lassotę.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, sprawa rzeczywiście jest ważna, a głosy w dyskusji pokazują, że przynajmniej w jednym aspekcie nie taka jednoznaczna. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, w przeciwieństwie do któregoś z panów posłów, który wypowiadał

się, że sprawa szkolenia i sprawdzenia kwalifikacji dotyczących udzielania pierwszej pomocy jest zbędna, uważam, że to jest bardzo dobre rozwiązanie, które powinno być propagowane. Jeśli już ktoś takie umiejętności zdobył na innych kursach, to nie ma przeszkód, żeby to uwzględnić. Wtedy taka osoba niekoniecznie musiałaby takie szkolenie jeszcze raz przechodzić, ale to jest sprawa, którą można dopracować.

Natomiast jeśli chodzi o ten sporny punkt, o którym cały czas dyskutujemy, czyli przepis o zamiarze przekroczenia jezdni, to na pewno wymaga on jeszcze analizy, która pozwoli uniknąć wątpliwości, a czasem być może nawet i złośliwości, jeśli ktoś by chciał blokować przejście, bo wiemy, że również piesi w niektórych przypadkach zachowują się w sposób, który utrudnia płynność ruchu. Chciałbym zapytać panią poseł, przedstawiciela wnioskodawców, jak to jest z tymi przepisami szczegółowymi dotyczącymi zamiaru przekroczenia jezdni w innych krajach chociażby UE? Nie można też całkowicie negować tego, że są różne przypadki, bo przecież sami jesteśmy i pieszymi, i kierowcami i widzimy, że szczególnie starsze osoby, które zamierzają przekroczyć jezdnię, mogą stać przed przejściem nieraz bardzo długo, bo kierowcy się nie zatrzymują, gdyż uważają, że jak ktoś jest stary, to może stać, bo ma czas. Rzeczywiście jest to problem, że przekraczanie jezdni jest bardzo utrudnione. Ale trzeba wziąć pod uwagę również inne przypadki, o których była mowa.

I moje pytanie: jak to jest rozwiązywane w praktyce w innych krajach? Wprawdzie jeździłem trochę po tych krajach, ale nigdy nie miałem tego typu sytuacji, żebym miał wątpliwości, czy kogoś przepuścić, czy nie. Czy to jest uregulowane w sposób tak precyzyjny, jak my to chcemy zrobić? Faktycznie przydałaby się definicja, co oznacza, że ktoś ma zamiar przejść przez jezdnię na przejściu dla pieszych, bo jeśli tego nie będzie, to będą się pojawiały różne interpretacje, które będą stwarzały różne trudności. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Wyczerpaliśmy listę posłów, którzy chcieli zabrać głos. Na sali mamy dość liczną reprezentację strony społecznej, więc pytam, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę o przedstawianie się. Bardzo proszę.

**Przedstawiciel Forum Związków Zawodowych Maciej Kopyciński:**

Maciej Kopyciński, Branża Transportu Drogowego i Municypalnego Forum Związków Zawodowych. Wyraziliśmy swoją opinię na piśmie i znajduje się ona w dokumentacji Komisji, ale chciałbym jeszcze dodać, że dzisiaj nie wiemy, czy ta inicjatywa, poprawa ustawy przyniesie jakieś korzyści. Być może spotkamy się za jakiś czas, jeśli ten projekt przejdzie przez Komisję i ustawa zostanie przyjęta przez Sejmie, i będziemy dyskutować, jak tę sprawę odkręcić.

Jeśli chodzi o przejścia dla pieszych, to można powiedzieć, że nie wiadomo, jak postępować np. w sytuacji, kiedy jakiś pijany osobnik trzyma się znaku drogowego i nie wiemy, czy on będzie przechodził na drugą stronę, czy nie. Taka sytuacja zdarzyła się np. na egzaminie na prawo jazdy, kiedy taki osobnik przeszedł na drugą stronę, a później wrócił i znowu się tego znaku trzymał. Tak samo nie wiadomo, jak postępować w sytuacji, kiedy dwie panie dyskutują przed przejściem dla pieszych, co na przykład mają w torbie i co kupiły w supermarkecie.

Jeśli chodzi o egzamin z pierwszej pomocy, chciałem powiedzieć, że nie każdy ma predyspozycje do tego, żeby nieść pierwszą pomoc, a nawet jeśli wykuje się do egzaminu na kategorię prawa jazdy B – bo wiadomo, że każdy zawodowy kierowca przechodzi co 5 lat szkolenie z udzielania pierwszej pomocy, tak samo jak przechodzą takie szkolenie strażacy, tyle że co 3 lata – to można powiedzieć, że po 3 latach osoba, która pomyślnie zdała egzamin z pierwszej pomocy na fantomie, dokładnie zapomni, na czym ta pierwsza pomoc polega. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Rozumiem, że w przytoczonych przykładach płeć rozmawiających albo trzymających się znaku była przypadkowa. Bardzo proszę następnego mówcę.

**Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:**

Maciej Mosiej, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Szanowni państwo, padały pytania o nieco więcej faktów dotyczących problemu, o jakim mówimy, dlatego ja kilka takich liczb podam, żebyśmy sobie uzmysłowili, jakiej skali i jakiego rodzaju jest to problem. Tak jak powiedziała pani poseł, rzeczywiście w 2013 r. doszło do prawie 9500 wypadków z udziałem pieszych, w tym 3400 na przejściach dla pieszych. Spośród 1147 osób pieszych, które zostały zabite, i 9000 rannych, na przejściach dla pieszych zginęły 232 osoby, a rannych zostało ponad 3400 osób. Cóż jeszcze? Może ważne jest to, że najwięcej wypadków z udziałem pieszych, najtragiczniejszych w skutkach, miało miejsce w miesiącach jesienno-zimowych, od października do grudnia.

Padło pytanie o główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami, w których poszkodowany został pieszy. Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu – 2300 wypadków, 142 zabitych, 2200 rannych; nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych – 1800 wypadków, 80 zabitych, ponad 1700 rannych. Czyli w tych dwóch kategoriach: nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu i nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych, sięgając po tę najsmutniejszą kategorię, czyli zabitych, mamy ponad 220 osób. Dysponuję także pogłębioną analizą z roku 2010, natomiast nie sądzę, żeby istotnie zmieniły się proporcje pewnych zjawisk przez ostatnie lata, bo tak to już jest z tym bezpieczeństwem ruchu drogowego.

I jeszcze dwie liczby. W obszarze zabudowanym łącznie było wtedy 9800 wypadków z udziałem pieszych, w niezabudowanym 1200, czyli mamy tu proporcję 10:1, z czego w ciągu dnia, przy świetle dziennym wydarzyło się 6000 wypadków na terenie zabudowanym, natomiast w nocy w terenie niezabudowanym 767 wypadków.

Dyskusja, którą dziś prowadzimy, jest bardzo ciekawa i pokazuje, jak wiele wątków należy analizować, mówiąc o rozwiązywaniu poszczególnych problemów, i wydaje mi się, tzn. jestem przekonany, biorąc pod uwagę fakty, które znamy, i badania zachowań uczestników ruchu drogowego, że problem pieszych to w dużym stopniu sprawa nadmiernej prędkości, co dzisiaj raczono już zauważyć. Dla przypomnienia powiem, że jesienią zeszłego roku przeprowadzono na nasze zlecenie badania, które pokazały rzecz następującą: na drogach tranzytowych przechodzących przez małe miejscowości w Polsce, czyli tam, gdzie mamy ograniczenie do 50 km/h bądź do 60 km/h w nocy, około 80%, a nawet 85% pojazdów przekracza tę prędkość. Co więcej, 250 na 1000 badanych pojazdów – badanie było prowadzone przez całą dobę – czyli łącznie z tymi, którzy nie przekraczają tej prędkości, z tym niewielkim ułamkiem, który nie przekracza prędkości, około 20–25% pojazdów przekracza prędkość o ponad 20 km/h. Czyli jeżeli jest ograniczenie do 50 km/h, jadą 70 km/h i więcej – dotyczy to 250 na 1000 samochodów.

Jak więc mówić w takich kategoriach o sytuacji hipotetycznej: wszyscy jeździmy zgodnie z obowiązującym prawem, droga hamowania itd., itd. Pierwotnym problemem jest nadmierna prędkość. Jesteśmy przekonani w sekretariacie, i to przekonanie jest popierane wieloma głosami eksperckimi, że właśnie skuteczna walka z problemem nadmiernej prędkości będzie miała natychmiastowy wpływ także na liczbę pieszych, którzy giną i zostają ranni. Przy okazji powiem, że mimo to uważamy, iż rozciągnięcie ochrony pieszego na obszar poza przejściem jest kierunkiem jak najbardziej słusznym i za chwilę zaproponujemy pod państwa rozwagę pewne konkretne zapisy

Analiza sprzed półtora roku, o której była już mowa, polegająca na tym, że sięgnęliśmy po zapisy na poziomie ustaw z kilkunastu innych krajów, wskazuje na to, że w tych krajach istnieje ochrona ustawowa. Dla przykładu, w Belgii – nie będę już wspominał o osobach, które mają ochronę na przejściu, bo to jest oczywiste, wszystkie te kraje chronią pieszego na przejściu – używa się następujących sformułowań: „piesi, którzy znajdują się na przejściu lub mają zamiar wejść na przejście". W Danii: „lub mają zamiar wejść na przejście dla pieszych"; w Holandii: „lub wyraźnie mają taki zamiar"; w Niemczech: „gdy osoby te pokazują w sposób zauważalny zamiar skorzystania z przejścia"; w Szwajcarii „czeka przed przejściem dla pieszych, mając oczywisty zamiar przejścia przez jezdnię". Oczywiście komentując konkretne normy prawne obowiązujące w innych krajach – więcej przykładów jest w naszym raporcie, ale nie uwzględniają one choćby wszystkich krajów unijnych – trzeba powiedzieć, że ważną rzeczą jest orzecznictwo, bo nie wszystko

da się zapisać na poziomie ustawy. Takie komentarze w naszym raporcie też się znajdują, dlatego do niego odsyłam i jeżeli trzeba, to służymy tym raportem.

W związku z tym proponujemy, aby zmodyfikować ten przepis na dalszym etapie prac, jeżeli państwo uznacie to za stosowne, i w art. 13 ust. 1 powiedzieć np. coś takiego: „pieszy mający wyraźny zamiar przejścia przez jezdnię", a nie pieszy oczekujący. Natomiast w art. 26: „pieszemu, który ma wyraźny zamiar przejścia przez jezdnię". Wydaje nam się – to oczywiście pozostawiam państwa osądowi – że i tak nie uciekniemy od kwestii orzecznictwa i interpretacji, tak jak już powiedziałem, natomiast to może być pewien rozsądny kompromis.

I dwie uwagi końcowe. Rzeczywiście potrzebne jest dość długie *vacatio legis*, bo to pozwoli na przeprowadzenie akcji uświadamiającej. Nie możemy tego wprowadzić ot tak sobie i jako Krajowa Rada na pewno będziemy zainteresowani, żeby taką akcję przeprowadzić. Liczymy także na państwa pomoc w kwestii uzyskania odpowiednich środków, aby ta akcja miała odpowiedni zakres. Na to potrzeba roku, może nawet półtora, po to, by uświadomić wszystkim uczestnikom ruchu, jak zmienią się przepisy. Oczywiście akcja ta musi być połączona z działaniami prewencyjnymi Policji, która powinna przez dłuższy czas edukować, mówić, jak zmieniają się zasady. To tyle z naszej strony.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Uwagami dzielił się z państwem szef KRBRD pan Maciej Mosiej. Zapytam, czy ktoś jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę zgłoszeń. Zanim oddam głos pani poseł Bublewicz, która odniesie się do pytań i do kwestii przez państwa poruszanych, prosiłbym jeszcze pana ministra o przedstawienie stanowiska rządu na tym etapie. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, w dyskusji padło już tyle stwierdzeń, że nie chciałbym tej dyskusji przedłużać. My jesteśmy zainteresowani dalszymi pracami nad projektem. Padło takie wyrażenie, że każde rozwiązanie, którego zamiarem jest stworzenie scenariusza poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach, wymaga czasu, zastanowienia i pracy, dlatego jesteśmy za dalszymi pracami nad tym projektem i już w tej chwili popieramy przepisy związane z przejściami dla pieszych. Natomiast jeśli chodzi o to drugie rozwiązanie, to uważamy, że te przepisy należy doprecyzować i przepracować. Mam na myśli cykl szkoleń związanych z pierwszą pomocą.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Pani poseł Bublewicz, bardzo proszę.

**Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, dziękuję, panie ministrze, dziękuję panu sekretarzowi Mosiejowi za te wszystkie bardzo konkretne argumenty, które panowie przedstawili, ale dziękuję też wszystkim kolegom posłom, którzy zechcieli zabrać głos w dyskusji, bo ja bardzo sobie cenię wszelkie argumenty, dzięki którym możemy wypracować jak najlepszy przepis. Dlatego odniosę się do słów pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka. Panie przewodniczący, ja pana szanuję i cenię za to, co pan wie na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, i za to, w jaki sposób pan prezentuje swoje poglądy, stąd mój szacunek do pana. Podzielam niektóre pana refleksje i niektóre pana wątpliwości odnoszące się do pana doświadczenia parlamentarnego z ubiegłej kadencji, ale prosiłabym, żebyśmy nie tworzyli analogii do tego, co chcemy teraz wypracować, bo to jest inna sytuacja. Aczkolwiek zgadzam się, że należy pamiętać o tym, co było w przeszłości i wyciągać dobre wnioski na przyszłość.

Co do parkowania, to chodziło mi o kwestię pierwszej pomocy i o naukę, o to, jak ważnym jest, żeby uczyć pierwszej pomocy. W tej sytuacji nie odnosiłam się do pieszych, bo owszem, jest tak, że jeżeli ktoś źle zaparkuje samochód i zasłoni widoczność pieszemu czy kierowcy zbliżającemu się do przejścia, to wtedy rzeczywiście ktoś może zginąć. Ale to był skrót myślowy, chodziło mi o naukę, bo odnosząc się do wypowiedzi pana Kopycińskiego reprezentującego stronę społeczną: wie pan, to jest trochę tak, że jak ktoś się czegoś nie nauczy, to nie ma czego zapominać, bo pan mówi, że po 3 latach ludzie zapomi-

nają. Owszem, ale jeśli się czegoś nauczą, to szybciej odtworzą, a jak się nigdy nie nauczą, to nie mają czego odtwarzać. Jeśli chodzi o to, co kto chce, jakie są jego intencje na drodze, pieszy pod wpływem alkoholu czy też nie, dyskutujący przed przejściem czy też nie, bez względu na płeć, to powiem panu tak: no cóż, jesteśmy kierowcami i to na nas mimo wszystko ciąży odpowiedzialność za tych, którzy są słabsi, jak we wszystkim w życiu, i tak powinno być, bo to my jesteśmy chronieni, my jedziemy w czymś, co nas ochrania. Niestraszny nam deszcz, burza, a to inni ludzie, ci niechronieni, stoją na przejściu i czekają, aż my ich przepuścimy.

I teraz odniosę się do słów kolegi posła Jurka Szmita. Jurku, ty wiesz, że ciebie również cenię za to, co robisz, także w regionie, na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Racjonalność – oczywiście tak, ale Jurek, jeżeli mówimy o odpowiedzialności i przesunięciu tego… Panie pośle, panu zaraz też odpowiem – mówię do pana posła Wojtkiewicza – proszę się nie martwić. Nie chciałabym przeszkadzać panom w konwersacji, ale zapewniam, że do pana wypowiedzi też się za chwilę odniosę.

Jurku, jeżeli chodzi o przesunięcie odpowiedzialności na pieszego, wzorem Australii, to podam prosty przykład. A co byś powiedział, gdyby twój młodszy syn, mój trochę starszy, mieliby iść po ulicy w sytuacji, kiedy całkowita odpowiedzialność spoczywałaby na nich? Wiesz, ja bym nie chciała, żeby taka sytuacja miała miejsce, bojąc się i o twojego, i o swojego syna, dlatego że nie wiem, czy na drodze spotkaliby oni odpowiedzialnego kierowcę, takiego jak ty czy ja, bo my się staramy takimi być. A każdy popełnia jakieś błędy i ja nie wiem, czy ten nasz dzieciak przechodzący przez jezdnią spotka się z aż taką odpowiedzialnością ze strony nadjeżdżającego kierowcy. Ja wolę chronić tych, którzy są słabi.

Jeśli chodzi o to, kto najczęściej ulega wypadkom, to oczywiście osoby starsze, czyli te, które powinny być specjalnie chronione. Wszyscy kiedyś będziemy starzy i ciekawe, jaką wtedy będziemy mieli perspektywę widzenia, kiedy obowiązywałyby właśnie takie przepisy, że wszystko zależy od nas. Stój człowieku, czekaj, bo masz dużo czasu, bo jesteś stary, bo jesteś na rencie, na emeryturze. A może jesteś chory, nie masz siły stać i czekać, a nikt cię nie chce przepuścić, bo to jest aż – oczywiście mówię z sarkazmem – kilkadziesiąt sekund.

I tu odnoszę się do tego mitycznego zakorkowania miast. Proszę państwa, przecież bardzo często wy, którzy jesteście ponadprzeciętnie świadomymi kierowcami, zatrzymujecie się – jestem przekonana, że tak robicie – i przepuszczacie pieszych. Można z zegarkiem w ręku zmierzyć, ile to trwa – to jest naprawdę kilkadziesiąt sekund. I znów, zadając pytanie odwrócone: a ile trwa zakorkowanie miasta z powodu wypadku? Nieporównywalnie dłużej. Jakie są straty? Szkoda mówić, przecież to jest dramatycznie banalne.

Poruszyliśmy dziś w dyskusji kilka bardzo ważnych problemów, które powinny być rozwiązane, nie tylko ten, o którym dzisiaj rozmawiamy – udzielenie pierwszeństwa pieszemu, doprecyzowanie, przeprowadzenie kampanii społecznej. I właśnie to roczne *vacatio legis*, o którym wspominali przedmówcy, jest potrzebne, tak, jest potrzebne, żeby wszystkich rzetelnie informować, żeby wiedzieli, co mogą. Ale proszę zauważyć, że podczas tej dzisiejszej dyskusji, nawet z takiego socjologicznego punktu widzenia, cały czas mówimy o tym – nie mówię, że wszyscy, ale tak to pobrzmiewa w państwa wypowiedziach – że ten pieszy to taki trochę wróg albo coś na kształt; on ma okazać respekt, bo kierowca się zbliża, bo ten kierowca się spieszy. Proszę państwa, my wszyscy jesteśmy pieszymi, a nie wszyscy jesteśmy kierowcami, natomiast każdy z nas ma w rodzinie osoby starsze, dzieci lub osoby niepełnosprawne, a niepełnosprawnego przepuścić przez jezdnię, pomyślałby kto, to już w ogóle przecież tak długo to trwa. No nie, proszę państwa, jednak te wszystkie kraje, w których jest zdecydowanie mniejsza liczba zabitych ludzi na drogach, ich doświadczenie i obowiązujące tam przepisy pokazują, że to są dobre przepisy. Co więcej, proponując ten przepis, wskazujemy na to, że pierwszeństwo ma pieszy nie zbliżający się do przejścia dla pieszych – o to pytał pan poseł Lassota, większość z państwa pytało, jak jest w innych krajach – a tam już ten, kto się zaledwie zbliża do przejścia, ma pierwszeństwo, już kierowca musi zwolnić i odczytać jego zamiar. A przecież ludzie komunikują się też niewerbalnie.

Wielokrotnie państwo na pewno mieli takie sytuacje, kiedy pieszy zbliżający się do przejścia sam wskazuje: proszę, jedź, ja zaczekam, mam czas. Albo wręcz przeciwnie, zatrzymuje się, kiwa głową, uśmiecha się, mówi dziękuję. Proszę państwa, takie zachowania, choć są bardzo miłe dla nas wszystkich, bo szerzą życzliwość – a powinniśmy być skoncentrowani nie tylko za kierownicą, ale m.in. za kierownicą przede wszystkim na życzliwości wobec drugiego człowieka, bo to bardzo ułatwia życie – to jednak za granicą takie kulturalne i życzliwe gesty ze strony pieszych nie są okazywane. Dlaczego? Dlatego że tam dla wszystkich absolutnie oczywiste i naturalne jest to, że zostaną przepuszczeni, że mają pierwszeństwo, a u nas niestety tak nie jest.

Kolejna rzecz, która wybrzmiewała w państwa wypowiedziach: „no, wypadki się zdarzają", jak powiedział kolega poseł Abramowicz. Ciebie również bardzo cenię i szanuję to, co robisz, ale mówisz: „wypadki się zdarzają, chciałbym, żeby ich nie było, ale będą". Nie możemy do tego podchodzić w ten sposób, nie zgadzam się, dlatego że jeżeli będziemy tak podchodzili, to musimy zaakceptować, że co roku ginie u nas ponad 1000 pieszych, z czego ponad połowa na skrzyżowaniach i na przejściach dla pieszych. Nie można się z tym zgodzić. Co więcej, od razu zmieni się nam perspektywa widzenia, kiedy zobaczymy taką tragedię w pobliżu. Absolutnie nikomu tego nie życzę, ale każdy z nas ma kogoś z bliższej, z dalszej rodziny, znajomych, gdzie ktoś zginął, i wtedy już ta perspektywa się zmienia, wtedy nie chcemy już tak do tego podchodzić. Nie podchodźmy tak nigdy, to nie jest akceptowalne.

Rocznie ponad 1000 pieszych ginie na drogach i to jest nieakceptowalne, dlatego chciałabym wyrazić nadzieję, że wypracujemy w tej Komisji takie rozwiązania, które zaowocują nie tylko wsparciem i wejściem w życie tej propozycji legislacyjnej, ale jeszcze być może kilku innych. Byłoby doskonałe, gdybyśmy mogli to tutaj zrobić, ponad wszelkimi podziałami, bo wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego, bez względu na to, do jakiej partii należymy. Mamy możliwość wypracowania dobrych rozwiązań, opierając się na dobrym doświadczeniu, mądrym wykorzystywaniu doświadczenia parlamentarnego, o którym wspominał pan przewodniczący, i ja myślę, że jesteśmy w stanie to zrobić, tylko musimy to wspólnie wypracować, koncentrując się na jednym wspólnym celu – na tym, żeby na polskich drogach ginęło jak najmniej pieszych. Ale wszystkie zdania wyrażone tu przez kolegów posłów szanuję, skrzętnie je zanotowałam, przemyślę je, przeanalizuję i zachęcam kolegów do dalszej dyskusji, ponieważ uważam, że tylko w toku zdrowej dyskusji, opartej tylko i wyłącznie na wymianie argumentów, bez żadnych złośliwości – i to mi się podoba, że tak potraficie rozmawiać – naprawdę możemy dużo dobrego wypracować. I wierzę, że tak będzie. Także liczę na dalszą dobrą współpracę z kolegami posłami. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, pani poseł. Panie pośle, mam taką propozycję. Oczywiście nie chodzi o to, żebym ograniczał dyskusję, ale został sformułowany wniosek o powołanie podkomisji. Odbyłem szybką konsultację i jest wola, aby ją powołać, więc będziemy mieć jeszcze dużo czasu na rozmowy. Możemy tak uzgodnić? Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, stwierdzam zakończenie pierwszego czytania projektu ustawy. Wobec obowiązującej ustawy o działalności lobbingowej stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Czy ktoś z państwa chciałby zgłosić taki wniosek? Nie słyszę, dziękuję.

W trakcie pierwszego czytania zgłoszony został wniosek o powołanie podkomisji nadzwyczajnej do dalszego procedowania nad tym projektem. W międzyczasie odbyliśmy konsultacje i mamy zgłoszenia. Padła propozycja, aby z PiS w podkomisji pracowali: pan poseł Andrzej Adamczyk, pan poseł Krzysztof Tchórzewski, pan poseł Jerzy Szmit; z Klubu PSL pan poseł Bodio; z Klubu SLD pan poseł Kamiński; z Klubu SP pan poseł Żaczek; z klubu TR pan poseł Maciej Banaszak i z Klubu PO pani poseł Świło Teresa, pan poseł Lassota, pan poseł Litwiński, pan poseł Kania i pan poseł Cycoń Marian. Czy jest akceptacja dla takiego składu podkomisji nadzwyczajnej? Sprzeciwu nie słyszę, zatem stwierdzam, że jest akceptacja Stwierdzam, że Komisja powołała podkomisję nad-

zwyczajną do dalszego procedowania nad poselskim projektem ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, zawartego w druku nr 1859.

Jeszcze pan przewodniczący Tchórzewski chce zabrać głos, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Ktoś mi zostawił długopis – jeżeli jest na sali, to znaczy, że odzyskuje swoje dobro, jeżeli nie ma na sali, to go nie odzyskuje.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku obrad zamykam posiedzenie Komisji. Proszę członków podkomisji o zebranie się przy prezydium.